



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第 八十 期

ISSUE 80 2010 年 8 月 16 日

理 事 長：呂錦山
總 編 輯：包嘉源
副總編輯：桑國忠
地 址：台北市林森北路 372 號 405 室
電 話：02-25517540
傳 真：02-25653003
網 址：<http://www.cmri.org.tw>
電子郵件：publisher@cmri.org.tw

啟 事

1. 《船舶與海運通訊》將於每月中旬定期出刊，並以紙本方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如有任何與本會出版相關問題可 E-mail 至 publisher@cmri.org.tw 或逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540 分機 12。
2. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣 500 元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥 01535338 帳號訂閱。

目錄

海運專論	1
聯合國 2009 年海上運送報告—國際法規的發展	1
海運市場動態	7
國際運輸動態報導	7
國際散裝乾貨船市場行情分析	9
國際油輪市場動態	19

聯合國 2009 年海上運送報告—國際法規的發展

劉青青 摘要

國際貨物運送所涉及的法律層面非常廣泛，本文將討論國際運送所適用之法規適用情形與法規的發展。

一、 聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)，又稱鹿特丹公約

1. 背景

鑑於海上運送慣用的三大公約，分別為 1924 年海牙規則(Hague Rules)、1968 年海牙威士比規則(Hague-Visby Rules)與 1978 年漢堡規則(Hamburg Rules)已適用多年，隨著海運業的蓬勃發展，此三大公約的規定內容顯有不足，因此，聯合國國際法委員會(United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL))為消弭國際運送爭議，委員會於 1996 年邀請 Comite Maritime International (CMI)擬定一個統一性質的國際公約，取代現存的三大約。

經過歷時多年的研擬，終於在 2008 年 12 月 11 日由聯合國國際法委員會(United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL))定稿通過，2009 年 9 月 23 日授權開放簽署，於一年內會員國累計認可達 20 國，即告生效適用。截至 9 月 23 日簽署國已達門檻，亦即鹿特丹規則已生效，其適用內容與三大公約不同之處，下文將進一步討論。

2. 適用範圍

鹿特丹規則對於國際貨物運送所適用的運送合約之範圍，起迄於不同的會員國之間之收受與交付【第 5 條】，但對於全部或部分艙位的傭船契約、運送文件或電子運送資料【第 6 條】則不在所適用的運送合約之列。同時，鹿特丹規則所適用的對象為運送人、受貨人、controlling party 或持有人，其他不適用的對象則規定在第 7 條。

3. 複合運送

複合運送乃是連結國際運送相當重要的一環，然而，以現存的國際公約並無適

合的條款可以規範或引用，鹿特丹規則突破瓶頸，將複合運送納入其規範，且不論運送工具為公路、鐵路、空運、內河運送等不同的模式運送，皆採單一規則，讓紛歧的責任制度予以統一。

不過，雖然鹿特丹規則的立意完善，卻僅存在理論上，以實質面觀之，可以發現該規則仍停留在海上運送階段，並未擴及複合運送，如：“arising solely before or after sea carriage”、“...現存的國際公約有發生衝突時，將各自適用所屬的國際公約¹”【第 82 條】，以及“爭議處理時，依各自公約分別處理²”【第 26 條】。因此，鹿特丹規則對於複合運送乃屬一個不完善的規則。

4. 運送人的責任

在鹿特丹規則中，履行輔助人所享受之規定與運送人相同。對於責任限制的部分，鹿特丹規則要求較高的運送責任，其賠償金額【第 59 條】、責任期間長達二年【第 62 條】、故意行為與過失【第 61 條】都較海牙威士比規則或漢堡規則為高。

另外，運送人主要的義務包含運送人交付貨物予受貨人【第 11 條】、貨物運送責任期間【第 12、13(1)條】、貨物看管照料義務與船舶適航性【第 14 條】。

不過，值得注意的是，運送人的責任僅適用合約所約定的(1)起迄點的運送航程【第 12(3)條】、(2)運送人合約適用對象限縮在文義上的締約方，即託運人(documentary shipper)或受貨人【第 13(2)條】；(3)特殊貨物或活的動物運送需以合約約定或排除【第 81 條】；以及(4)運送人的責任限制僅限定在公約上所規定的對象。

5. 託運人的責任

在鹿特丹規則中，託運人的義務與責任也較於海牙威士比規則嚴格，如：託運人需負擔貨物準備與運送的過失責任【第 27 條】以及因應海上運送安全，託運人被要求提供更廣泛的文件與詳細資訊【第 29 條】。同時，託運人對於危險物品【第 32 條】、資料錯誤需即時補正【第 31(2)條】等問題課以較高的責任。亦即在海牙威士比規則裏，對於危險品貨物造成不適航的問題並未加以著墨，但在鹿特丹規則中，託運人則需對於危險品貨物影響船舶不適航所造成的損失負全責，甚至於因為危險物品的貨損，造成船期遲延，託運人仍需負擔該延誤之責，也就是說，託運人所需負擔的責任不單只是金錢上的損害賠償。

6. 貨物交付

對於貨物交付的責任，在鹿特丹規則中也有較明確的規範。就以遲延交付載貨證券為例，在過去，最終的受貨人可以透過背書轉讓正當取得可轉讓載貨證券，並在目的港向運送人出示載貨證券正本，即可受領貨物，如：CIF 交易，

¹ ...The issue of potential overlap/conflict with existing international conventions applicable to road, rail, air and inland waterway carriage has, to some extent, been addressed in a separate provision...

² ... to the stage of carriage where the loss occurs, has a separate unimodal transport contract been made...

然而，這樣的交易過程，有時會因為國際貿易交易因買賣方的商業條件而影響到貨物抵目的港，合法的受貨人仍未取得正本載貨證券而無法提領貨物的問題。因此，在鹿特丹規則賦予運送人可以將貨物交付予非最終的受貨人【第 47 條】以及運送人有權針對遲延出示正本載貨證券提領貨物的問題具有貨物處分的權利【第 48 條】，同時，運送人若依法處分貨物時，最終受貨人也無法對運送人的處分提出訴訟或賠償。

7. 責任限制

基本上，國際公約對運送人的責任限制是建立在一個最低要求的基礎上 (minimum level)，因此，公約不允許運送人與託運人或受貨人以特約免除或減少責任。在實務上，運送人常常會以自己公司的載貨證券或運送憑證做為締約的內容，同時，該內容也傾向對運送人較為有利，反觀於較小的貨主，則完全沒有商確的餘地，對於單方面議定的條款，僅能被迫接受合約條件，形成不公平的局面，因此，在鹿特丹規則上也予以限制此問題。

整體而言，鹿特丹規則在運送人的司法管轄權上，較現存的三大公約有利，當貨物涉及複合運送時，只要有一段為海上運送，則可全程適用海上運送段，再加上，定期船貨運多為貨櫃運送，亦即多為海上運送，以運送人而言，如此不但可以減少貨損發生各階段的舉證問題，又可以直接適用海上運送的責任，除非國際貨物運送中，海上運送並未包含在部分或全程運送，需採各自適用的國際法規。

相較於託運人，則被要求提供比三大公約更加詳細的貨物資料，甚至於所負擔的責任已超越金錢上的責任賠償。再者，公約的第 10 章也賦予運送人可交付貨物予未提示最終背書轉讓而取得載貨證券正本的受貨人，此章節無疑是挑戰可轉讓載貨證券對於物權證書的功能。

二、WTO 貿易便捷化談判

1. 貿易與運輸的便捷—WTO 如何規範？

貿易便捷議題談判從 2004 年杜哈會談即列入議程討論，會中著重於加速貨物運送，如過境貨物運輸之移動、旅行及通關。以及加強技術上的輔助與設備建構的支援，甚至規範相關部門與海關之間的貿易便捷。WTO 體系立法在確保交易公開化與自由化。對於貿易商所關心的問題，如：文件、程序繁複、規範欠缺透明化、關務機關與其他政府部門協調不足等。因此，自 1947 年 GATT 與 1994 年 WTO 成立以來，即著重在簡化與改善題述的問題。在關稅暨貿易總協定第 5 條『過境運輸之自由』、第 8 條『輸出入規費及手續』與第 10 條『貿易法令公布及施行』及透明化等原則即有類似的規定。另外，在烏拉圭會談時，則加入減免關稅、增加使用科技與電子通訊資料傳輸等議題，不僅可以降低全球製程的存貨量也可改善 GATT 對於會員國的規範，同時也形成多邊貿易制度。

2. 2009 年：貿易便捷化協商的推動

貿易便捷化的協商為杜哈會談的主軸，然而在數次會談中，始終未能充分瀏覽議案的內容，一直到了 2009 年下半年才有比較明確的方向，目前已朝向貿易便捷化法案條款初稿內容的定稿。根據 2006 年底，提議的法案內容，建議超過 70 件以上的貿易便捷化衡量方法，這些衡量方法可歸類為 14 類，範圍從貿易相關法令公布到貨物運輸自由及跨境海關之間訊息交換等規定。在 2007-2008 年之間，這些條款有再進一步整合，一直到 2009 年初期核心項目則限縮至 12 類計有 42 項衡量方法。截至目前為止，這些內容已具體的書寫為法令條文，甚至透過 WTO 貿易便捷化小組(WTO Negotiating Group on Trade Facilitation, NGTF)以非正式的議會進行研擬，修正內容。

3. 衡量標準：改善透明化、延遲與國際轉運等問題

(1) 時間

時間問題為貿易便捷的主要考量，如何解決貨物清關與提領、貨損的後續處理方法、以及時間成本而影響到貨物本身的商機都是關鍵的部分。因此，該提議針對現存的程序重新檢視貿易程序以簡化流程。

(2) 透明度

本規則與 WTO 具有相同的考量—加強透明度，國際貿易推行常受到各國的法規規定不一致與申報或簡附文件不相同，遂而阻礙國與國之間的貿易進行。因此，消弭繁複的法規與文件提供標準不一的問題，惟有加強透明度並且開誠佈公，讓使用者可以透過網路等交易平台輕易取得資訊將是改善的重點。

(3) 治理

對於貨物管理的強化，應設立平台讓貨物提供者，不論是垂直或水平的供應商都能夠提供貨物上的諮商與異議申訴的管道。

(4) 運送

對於內陸國家而言，GATT 第 5 條—貨物自由移轉最為關切。在幾次的討論當中，內陸國家常常一起提出不同的看法，不論是針對貨物自由移動的限制與否以及運送費用計收等。另外，內陸國家所進行的貨物運送常是透過固定的設備，例如管線或是電力輸送槽。有將近 6% 的國際貿易係透過管道進行跨國交易，也因此，對於固定設備的使用及維護為內陸國所著重的部分。

4. 一體適用、承諾履行程度不同

基本上，WTO 對於法令的規定係採制定單一化並適用在不同的國家為原則，讓規則單一化、會員國(多為開發中國家)對法規承諾內容差異化。對於程度上的差異，可分為(1)目標達到的程度(level of ambition)與(2)特殊與差別待遇(special and differential treatment, SDT)

(1) 目標達到的程度(level of ambition)

會員國依照本國的條件如：經濟、財務、開發與貿易等發展情形提供一個可達成的目標便捷項目的優先順序。為了評估各會員國的貿易便捷性等技術上協助需求與順序，會員國多採用 WTO 貿易便捷性自我評估指南(WTO Trade Facilitation Self-Assessment Guide)做為評估參考會員國的貿易發展。至於技術支援的部分，則依照自我評估標準做為判斷，每一評估期間為期二年。截至 2009 年 9 月為止包含 31 個低度開發國家，共計有 69 個國家參考此標準獲得支援。

(2) 特殊與差別待遇(special and differential treatment, SDT)³

開發中國家透過 WTO 的體系建立一套『一體適用』，但依各國發展程度不同享有優惠待遇，會員國進而提供程度上的承諾，除此之外，SDT 也推展到不同程度上的技術支援與紛爭解決的處理方式⁴。

三、關於交通相關法規的發展

1. 海上持械搶劫與海盜行為

海上持械搶劫與海盜行為的發生已嚴重影響航行船舶的安全，尤其是在索馬利亞(Somali)與亞丁港(Gulf of Aden)海域。同時，也引起國際組織，如：國際海事組織(IMO)與聯合國廣泛的討論，除了如何防阻層出不窮的案件再次發生，同時也針對加害者伏法的問題釐訂法規，使其受到適當的懲罰。

1988 年控制有關航行安全的非法活動協議(IMO Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention))對於海盜行為與持械搶劫的定義在第 3 條(1)(a)，任何人的非法或故意留置或以武力控制船舶或以其他形式脅迫⁵者，應處以罰金。

經 2005 年議定書修訂 1988 年 SUA 公約，增列恐怖攻擊(例如將船舶做為行為工具，造成死亡或重傷以及利用船舶運送大規模具有殺傷力的武器或裝備等)。同時，公約也對於有合理理由或懷疑其船舶或船上的人員有權可進行登船檢查⁶。

³ 顏慶章 (2004) '從 WTO 「七月套案」談「貿易便捷化」談判之歷程與展望' 貿易政策論叢. 第一期. 中華民國全國工業總會. 2004.09.

⁴ open.nat.gov.tw/OpenFront/report/show_file.jsp?sysId=C09700686...

⁵ 'IMO Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation' Article 3(1)(a) stipulates that any person commits an offence if the person unlawfully and intentionally "seizes or exercises control over a ship by force or threat thereof or any other form of intimidation".

⁶ 陳彥宏(2010) 'Development of a Conceptual Framework for Maritime Security Response' 台灣海事安全與保安研究學刊. 雙月刊(Feb 2010).

2. 海上供應鏈的安全

世界海關組織(The World Customs Organization (WCO))為一個跨政府組織，制定全球海關標準化、簡化與整合全球海關程序以使國際貨物運送更加便捷。2005 年 WCO 即認可 Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (the SAFE Framework)，並且在 2009 年已有 156 個國家承認 SAFE Framework 並使其國內法與該安全規範一致，同時也延伸至貨物運送的供應鏈，如：原料製造商、中間商、港口、海關、倉庫等階段的貨物製造與管理流程的人員；也因此規範已廣被接受，各國在立法上與海上運送所影響的國際公約與組織紛紛訂定類似的安全規範，如：SOLAS Convention 在第 11-2 章節有關 ISPS 規定、歐盟對於 24 小時貨物申報的規定、國際行動衛星組織(International Mobile Satellite Organization)與 International Organization for Standardization 等都有一系列的安全管理規定，對於貨物運送的上下與水平供應鏈予以詳盡的規範。再者，針對船舶的裝載、適航性的安全管理，甚至於航行安全與環境保護上也有相關法規規範，如：IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC)，針對船舶減少空氣污染與廢氣排放(working group on greenhouse gas (GHG) emissions from ships)在船舶的技術上與操作上都有一套衡量準則。



海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 海運業全面復甦

2010 年海運市場已陸續傳來捷報，全球都有可觀的貨量成長，尤其以貨櫃船市場。當進入下半年時，不少海運業者如：Maersk Line、NOL、韓進等，公佈今年度的淨利，表示在今年上半年已彌補前二年的虧損。同時也有信心可以恢復二年前的獲利水準。再者，全球貨櫃運量裝載與運費持續上漲，渴望在第三季也有不錯的表現。在貨櫃運量持續攀升的情形下，船公司的運費也跟著調漲，例如：NOL 在第二季的運費即上漲了 22%；而 Maersk Line 則加徵旺季附加費，徵收標準為亞洲至北歐西向航線每 TEU 加 USD750，每 FEU 加收 USD1,000 美元，特殊櫃則加收 USD1200。儘管貨櫃船市場獲利增加，但是如何讓這波漲幅可以持續延續亦是船公司另一考量。NOL 即表示，由於 NOL 在中國內陸鐵路運輸系統並未建構完整，未來將著眼於連結海鐵聯運，滿足生產者長距離運送出口貨物的需求；除複合運送的聯結與開發內陸交通外，Maersk Line 則著力於港口與週邊設施的建構，例如：2009 年底，Maersk 則在上海設立 APM 亞太地區總部，利用上海建設國際金融中心與航運中心的機會，開發中國潛在客戶，並且，在今年年初 Maersk 又與重慶保稅港區簽約，建立中國中西部碼頭的投資機會。

【資料來源：大公報】

2. 2010 年全球貨櫃港口吞吐量增漲 11.6%

去年裝卸運量為史上最低落的一年，全球港口裝卸量僅達到 4.89 億 TEU，不過根據海運諮詢機構 Alphaliner 8 月 5 日預測，2010 年貨櫃港口吞吐量將會成長 11.6%，達到 5.45 億 TEU，甚至於超過 2008 年金融危機之前 5.35 億 TEU 的裝卸量。不過，Alphaliner 也強調此預估數據係因上半年貨櫃運輸市場熱絡，強勁攀升，然而在下半年的運量則會變得緩長與溫和，首當其衝的地區為中國，下半年運量將會趨於和緩，再來為中東地區預計吞吐量增加 4.5%，其他地區則依不同的程度成長。

【資料來源：Alphaliner、中國航務周刊及航貿網】

4. 中國擬實施無船承運人運價備案制

中國交通運輸部為有效規範中國內地國際海運市場秩序，近期已擬定『無船承運業務經營者運價備案實施辦法』草案，並且廣徵業者意見。

依據「國際海運條例」規定，無船承運人以承運人身份接受託運人的貨載，收取運費，

並承擔承運人的相關責任，。無船承運人應以自身的服務加計成本向客戶收取運費，禁止承運人提供負運費或零運費的服務，違者若(1)未按規定完成備案手續或未依規定計收運費，或(2)無船承運業務經營者對公平競爭造成損害者，將處以罰責。

【資料來源：大公報】

5. 巴哈馬降低新船舶註冊費

巴哈馬海事管理局日前宣佈，將於明年取消首次船舶登記費用並調降現有船東登記費，以期吸引更多的船東將屬輪註冊於巴哈馬。目前登記費用計算 25,000 N/T 以上船舶每年登記費用為 2.25 萬美元減至 1.2 萬美元，減幅約 47%。

【資料來源：大公報】

6. 全球航空業今年預期將轉虧為盈

根據國際航空運輸協會(IATA)調查結果顯示，全球航空業今年可望轉虧為盈。IATA 進行第二季度調查，航空公司商業信心指數有進一步提升。從受訪者的反應中，將近七成的航空公司表示，今年第一季度的獲利有明顯上調，並且樂觀的認為此波成長趨勢可以延長至明年季度。也因此，國際航協修訂 2010 年全球航空業盈利預期，將會由原本預估虧損 28 億美元轉為獲利 25 億美元。

不過，隨著燃油成本的增加，IATA 將會把成本上漲列入期末獲利預估值。

IATA 在日內瓦公佈，全球空運貨量年增率達 26.5%，客運量亦上升 11.9%，累計運量較去年同期增加 7.9%，貨量增幅更達 28.3%。整體而言，全球運量除了歐洲以外，各地區都有超過二位數的成長率，同時，以目前的運量與金融海嘯相比，僅差 1%-2% 之差。

【資料來源：中華日報】



國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(一) 全球經濟環境轉壞疑慮升高

受到歐洲主權債務危機暫時獲得緩和，歐洲經濟景氣似有好轉跡象，近期帶動大西洋區貿易轉趨熱絡，包括穀物、礦砂、煤炭等原物料價格出現上漲走勢，促使海運貨載量頓時湧現。惟 IMF 警告，歐元區許多國家正力圖控制債務，紛紛緊縮財政支出，將使歐元區未來幾年的經濟成長率無法達到 2% 水準。同時，全球經濟復蘇近程仍存在變數，歐元區主權債務危機是否已化險為夷，中國當局再度宣示第三季大陸宏觀調控政策基本方向不會改變，前期推出的房地產市場調控、淘汰落後產能、出口退稅率上調、重啟匯率改革等政策，將進一步加強調整經濟結構，推動中國經濟成長品質和改善結構。

(二) 中國鋼價落底反彈，鋼廠減產觀望

自從 4 月中國當局抑制房地產與緊縮金融措施以來，鋼材價格已下跌逾 17%，可是，礦砂價格上半年卻上漲逾 50%，致鋼廠利潤縮水或出現虧損，迫使部分鋼廠減產因應，且為消化礦砂庫存而減少進口速度，礦砂現貨價因而快速走跌。7 月下旬中國鋼廠為挽救鋼價，出現集體調漲手段，使鋼價出現跌深反彈，惟目前需求依然疲弱不振下，是否足夠動能支撐鋼價持續上漲，抱持懷疑態度。今現貨市場價格反轉上漲，可能會影響鋼廠續減產效應，因而提振鋼廠恢復產能。倘若鋼廠集體漲價能持續時，將會鼓舞鋼廠擴大進口礦砂的意願，或許有助於航市注入活水。

(三) 礦砂再提價與煤炭價格居高不下，影響礦煤進口速度

7 月中國鋼廠的減產效應使礦砂與焦煤進口減少，且夏季雨水豐沛增加水力發電增加，使熱燃煤進口減緩。6 月中國進口礦砂總計 47.17 百萬噸，比去年同期下降 15%，比上月下降 9%，減量 4.73 百萬噸，7 月進口上升 51.2 百萬噸，比上月增長 8.5%，為近 4 月來首度成長。自三大地區(澳洲、巴西及印度)進口礦砂為 8 個月以來低量至 37.7 百萬噸，自印度受到盛行李風影響，進口僅 8.3 百萬噸低量，自澳洲比上月減少 6%，下降至 21 百萬噸，僅自巴西增加 1%，進口量為 8.4 百萬噸，7 月底中國礦砂港口庫存上升至 74.66 百萬噸，為 2008 年以來的新高。6 月中國煤炭進口 12.11 百萬噸，比去年同期下降 24.6%；出口 1.27 百萬噸，比去年同期增長 11.4%。6 月澳洲煤炭出口增加 10.1 百萬噸，主要來自巴西及印度等鋼廠進口增加。澳洲 7 月最後一週煤炭出口量 2.16 百萬噸，比前周的 1.86 百萬噸，增加 30 萬噸。因澳洲煤炭出口港恢復作業，船隻等待天數平均由 11.85 天減少至 9.84 天。今年日本和歐盟的礦砂進口量將分別比去年增長 23% 和 28%，接近於 2008 年第四季度金融危機前的水準。今年日本和歐盟的焦煤進口量將分別比去年增長 18% 和 10%，而熱燃煤進口相對保持平穩，日本和歐盟的礦砂和煤炭進口增加 62 百

萬噸的海運量。今年全球煤炭海運量預估將達 10 億噸，將與礦砂海運量相互抗衡。拜亞洲區的燃煤發電廠發展蓬勃，今年投產的燃煤發電廠已需要 3.65 億噸煤炭，尤以中國和印度需求最為旺盛。中國和印度佔全球煤炭需求增幅的 80%，兩國對能源的龐大渴求將長遠支撐煤炭貿易的增長。全球焦煤今年貿易量將達到 2.65 億噸，增長 17%，熱燃煤貿易量則為 7.13 億噸，增長 4%。

(四) 中國鋼材消費減弱，粗鋼產量遞延減產

今年以來中國粗鋼消費量增長逐月遞減，6 月比去年同期呈現衰退 1.14%，顯示今年下半年中國粗鋼消費將呈現減退趨勢。預估中國今年粗鋼產量將達 6.5 億噸，比去年將增加 8 千萬噸，使中國粗鋼供給過剩更加嚴重。5 月以來鋼材價格持續下跌，煉鋼原料價格居高不下，已使部分鋼廠出現虧損，中國當局呼籲鋼廠繼續減產，7 月以來，有 40% 中國鋼協會員鋼廠開始減產，Drewry 機構預測今年全球粗鋼產量將比去年增長 16.6%，惟下半年全球粗鋼產量將比上半年增長放緩。世界鋼鐵協會公布 6 月全球粗鋼產量 1.19 億噸，比去年同期增加 18%，惟比上月減少 5.8 百萬噸，減幅約 4.7%，幾乎主要地區比上月出現減產，是否意味今年下半年全球鋼廠為因應鋼鐵市場需求減弱，採取減產策略。上半年全球粗鋼產量 7.06 億噸，高於去年同期 27.9%，上半年所有區域粗鋼產量均呈現增加。雖然上半年粗鋼產量比 2007 年同期增長 7.2%，惟多數地區尚未回復金融危機前水準，僅亞洲和中東地區相較於 2007 年前 6 個月呈現增長，歐盟、獨立國協、美國及加拿大等仍低於 2007 年前 6 個月時 15%。中國 6 月粗鋼產量 53.8 百萬噸，比去年同期增加 9%，比上月減少近 2.4 百萬噸，為今年 3 月以來，首見減產。亞洲其他地區，日本 9.4 百萬噸，增長 35.9%，南韓 4.8 百萬噸，增長 21.9%。歐盟地區，德國 3.9 百萬噸，增長 53.4%，義大利 2.3 百萬噸，增長 32.8%，法國 1.5 百萬噸，增長 31.4%。土耳其 2.5 百萬噸，增長 13.8%，俄羅斯 5.4 百萬噸，增長 6%，烏克蘭 2.5 百萬噸，增長 7.2%。美國 7.2 百萬噸，增長 65%，巴西 2.9 百萬噸，增長 46.8%。6 月全球產能利用率比上月的 82% 下降至 80.6%，比去年同期提高 8.3%。

(五) 礦砂港口擁擠獲得紓解

6 月下旬澳洲、巴西和中國等礦砂輸出與進口港擁擠情況獲得明顯紓解，惟澳洲昆士蘭區煤炭輸出港因裝貨機安排維修保養，暫停裝船作業，導致候港船隻再度增加，港口擁擠更加嚴重，甚至船隻滯港超過 30 天，迄月底出口港裝貨機恢復作業，擁擠程度逐漸紓解。礦砂港口擁擠程度下降達 4 成，中國礦砂卸港擁擠程度降低至 2009 年初以來最低，巴西礦砂港口降到 2009 年 11 月最低，印度東岸煤炭進口港船隻滯港艘數從 30 艘下降至 18 艘。7 月運輸需求逐漸轉弱，擁擠情況大為緩解，在新增運力持續投入的影響下，運力供需差距拉大，運價直線下跌，市場信心倍受打擊。

(六) 新船交付與解體增速

儘管有些造船訂單被取消，惟新完工船舶還是不斷地湧入市場。今年上半年隨著新船以每月有 16 艘加入營運，全球海運能力增加 23%，而下半年平均

每月有 23 艘船舶加入營運，給目前供過於求的局面增添壓力，因而下半年新增運力供給速度將是主宰市場行情最關鍵因素。據研究機構所作運力供給預估，去年新船按期交付比例為 66%，認為今年有 55%-65% 的新船訂單可以按期交付，拆船量達到 20 百萬 Dwt 的歷史高位。依新船交付來看，由於部分在去年無法按期交付的新船訂單，推遲至今年交付，今年散裝乾貨新船訂單高達 1.12 億 Dwt。假設其中 55%-65% 能夠按期交付，則對應的交船量為 61 百萬到 73 百萬 Dwt，遠高於去年的 41.5 百萬 Dwt。從拆船量來看，20 百萬 Dwt 的拆解量平攤下來，相當於每季 5 百萬 Dwt，與 2008 年第四季度的歷史最高水準相當。今年下半年航市大幅下挫，船東拆解意願上升，以及各港口國對老齡船的限制更加嚴格，老齡船運行成本上升，拆船量將增速。今年運力供給增速將大約在 9%-11% 的區間內，依然高於需求量增長 4.7%-7.5% 的區間。

(七) 船噸供給加速而需求穩定增加

預期今年下半年大宗散裝乾貨海運需求將持續增加，其中以穀物海運需求增速最快，煤炭海運需求小幅增長，礦砂海運需求穩定增長。根據 Drewry 預測，今年全球散裝乾貨海運量 31.9 億噸，同比增長 6.8%；下半年預計散裝乾貨海運量 16.7 億噸，比去年同期增長 5.3%，其中，礦砂、煤炭、穀物和次要散裝乾貨海運量比去年同期分別增長 7.5%、1.4%、27.7% 和 3.9%。中國仍是主導國際散裝乾貨船市場走勢的重要因素，中國進口散裝乾貨船海運量占全球達 40% 以上，礦砂進口量占全球 70%，下半年中國將進一步落實房地產調控政策和節能減排的目標，鋼材的需求減弱，高漲的礦砂價格和持續下跌的鋼價讓鋼廠不堪負荷，且主要港口礦砂庫存仍居高位，致礦砂進口趨緩，全球礦砂海運量增幅將低於原先預測 7.5% 的增長率。運力供給量大於先前預測，下半年總運力比去年同期增長 7.3%。另依 Clarksons 統計，5 月底全球散裝乾貨船手持訂單量 3,333 艘、2.92 億載重噸，占總運力的 60%，今年剩餘訂單交付量也高達 93.9 百萬 Dwt。若訂單都按時交付並投入營運將對市場造成巨大衝擊，因此，下半年航市將面臨過剩運力。

二、波羅的海運價指數

圖 1 顯示綜合運費指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)、巴拿馬極限型船指數(BPI)、超輕便極限型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHSI)的變動趨勢。儘管船東對未來市場抱持樂觀以對，惟中國礦砂進口需求減弱，致 6 月散裝乾貨船市場呈現快速下跌的走勢。近日礦砂現貨價落底反彈，三大礦砂供應商正加緊謀劃礦砂漲價，礦砂預期漲價，使近期礦砂進口市場行情更顯詭譎多變，礦砂買盤是否湧現，對短期航市表現有決定性影響。過去兩個月，受中國礦砂需求大幅下降影響，漲聲在 6 月開始嘎然而止，市場風雲變色，取而代之是急速向下修正。主要是全球鋼價普遍下降，礦砂需求出現萎縮，尤其中國市場更為明顯。中國進口礦砂已連續三個月出現進口負增長，6 月更是跌破 50 百萬噸以下，較 09 年歷史高 64.55 百萬噸，下降 27%，而礦砂現貨價格從今年近每噸 190 美元下降到 127 美元，距第三季長約價每噸 147 美元相差甚遠，買方觀望緩進，供需雙方形成對峙局面，市場觀望氣息濃厚，影響礦砂成交量。隨著中國煤炭進口放緩、美南穀物出口近尾聲以及印度進入雨季等影響，穀物、煤炭及礦砂海運量也逐漸消退，賴以維繫的巴拿馬型和超輕便型船市場受到衝擊。全球散裝乾貨船運力加速增長，迄 6 月中旬新增運力 31.27 百萬 Dwt，增長 6.9%，再加上近期塞港大幅改善，運力釋放，使航市供給過剩持續擴大，運價急速下滑。7 月下旬大船率先止跌反彈，小船跌幅縮小，顯示再下跌空間已經有限，惟短期難出現大幅反彈。市場人士認為第四季為鋼材需求開始轉入傳統的旺季，礦砂價格下降到鋼廠能承受水準，去化庫存也達到一定水準，礦砂需求會上升，航市可望同步回暖。其實，中國鋼廠眼見礦砂現貨價又反彈重回逼近 160 美元，迫使鋼廠提前補庫存行動，帶動海岬型船行情在 8 月上旬率先強力反彈爆漲，中小型船也隨之紛紛止跌反彈。7 月海岬型船市場運價挫低瀕臨倒貼營運成本，使某些船東考慮將船隻閒置，已挽救低迷行情。受到大西洋區熱燃煤炭與南美穀物運輸的熱絡的支撐，巴拿馬型船市場率先 7 月中旬止跌反彈，隨後海岬型船與小型船等市場跟著翻轉止跌回升，帶動運費綜合指數(BDI)觸底反彈，除巴拿馬型船市場有實質利多的加持，反彈力道堅強，價格持續大幅上揚外，其他型船市場漲勢力道不足，上漲幅度有限。對後續發展，船東認為海岬型船市場已經跌無可跌，運價正在築底，將會逐漸小幅回升，但是想要有明顯回升還是要到第四季，如果全球天候異常，各國提早進入儲煤期，運價有機會在 9 月明顯回升。運費綜合指數(BDI)在 7 月中旬跌至今年最低 1,700 點後，受到航市全面止跌回升的激勵，各型船運費指數紛紛反彈，以巴拿馬型船運費指數(BPI)漲幅最大，可惜各型船反彈僅維繫半個月，8 月初反彈又告中止，各型船運費指數紛紛反轉走跌，BDI 無緣闖關站上 2 千點，8 月上旬儘管小型船行情小幅拉回，所幸海岬型船市場依然比價落後出現爆衝，行情漲勢益加兇猛，隨後中小型船紛紛由黑翻紅，帶動 BDI 強力反彈，重回 2 千點關卡，8 月上旬回漲至 2,378 點。海岬型船運費指數(BCI)受到中國鋼廠進口礦砂持續減少且新船交付營運噸量激增等雙重利空打擊，連續下跌兩個月，7 月中旬跌至今年最低 1,640 點後，因中國鋼價止跌回升的加持，鼓舞鋼廠進場補庫存，使礦砂海運量頓時冒出，燃起航市一把希望之火，使海岬型船行情露出半個月微弱陽光，船東力圖補漲拉近與巴拿馬型船行情差距，呈現比價落後強力補漲，BCI 愈彈愈強，8 月上旬順如破竹連闖 2 千、3 千點關卡，漲勢凌厲，來到波段新高抵 3,152 點。歷經逾一個半月持續下跌，巴拿

馬型船運費指數(BPI)至 7 月中旬抵今年最低 1,941 點後，受到印度及巴西加速進口煤炭，以及南美和美國海灣穀物出口暢旺等激勵，市場需求船噸非常熱絡，使巴拿馬型行情揮別積弱不振的陰霾，難得出現逾半個月強勁持續上漲走勢，其他型船卻無法匹配，行情遠超越海岬型船，至 8 月初，BPI 創波段新高 2,677 點後僅拉回休息數日再度翻紅，受到海岬型船行情漲勢擴大的激勵，巴拿馬型船行情扶搖直上，8 月上旬上漲至 2,749 點。超輕便型船與輕便型船市場受到煤炭、穀物與鋼材需求轉強的激勵，兩型船運費指數(BSI、BHSI)於 7 月中旬分別抵今年最低 1,664 點與 940 點後觸底反彈，惟反彈力道微弱，僅維持一星期上揚，漲幅有限，最高分別來到 1,774 點及 1,010 點即告緩步走低，8 月上中旬受到大型船市場鼓舞，兩型船行情也止跌回升，指數分別回復至 1,749 點與 983 點。

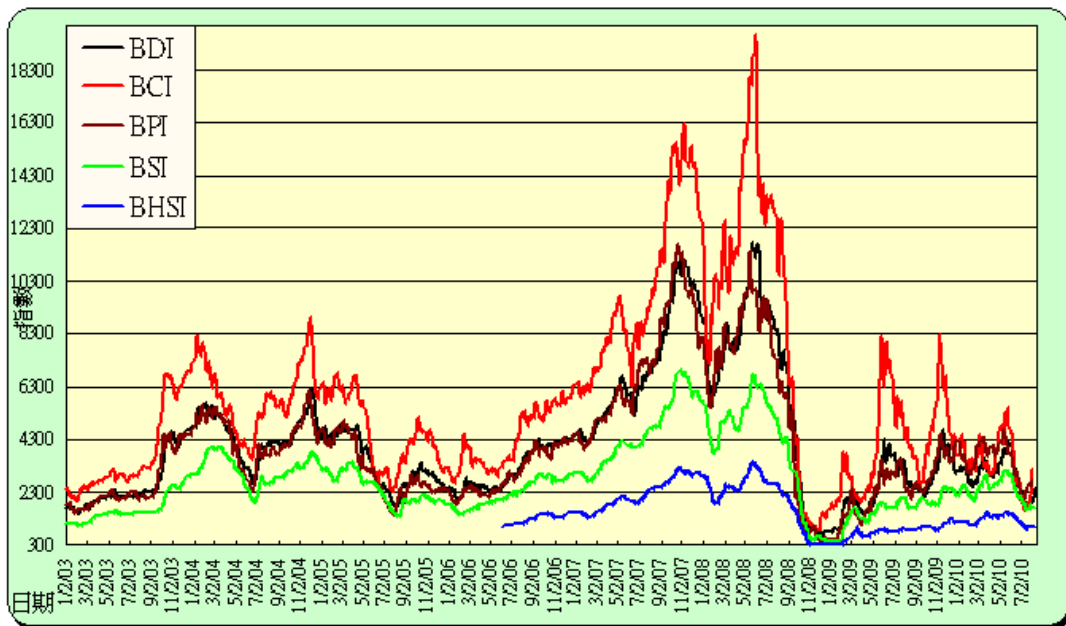


圖 1 綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI 及 BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

圖 2 顯示海岬型船運費指數(BCI)組成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。自中國打房與緊縮金融措施後，包括建築、汽車和家電等用途鋼材價格下跌逾 17%，同時礦砂價格上半年漲幅近 50%，壓縮鋼廠利潤空間，鋼廠被迫減產因應，因而鋼廠減緩礦砂進口速度和去化高庫存量，6 月中中國礦砂和煤礦進口量分別下降 9% 和 8%。中國減少礦砂及煤炭進口量直接衝擊海岬型船市場受害最深，市場需求船噸減弱，不幸地，海岬型船新船交付營運激增，兩大利空的打擊下，6 月以後海岬型船市場行情持續連翻下挫，至 7 月中旬創今年來最低，跌幅近 8 成，營運紛紛出現虧損，為金融海嘯以來首見。隨著各國國際大宗商品價格反彈，以及中國國內鋼材現貨和期貨價格全面上漲，進口礦砂市場終於一掃數月頹勢，反彈力道轉強，激勵海岬型船市場持續轉強。雖 7 月中旬行情出現跌深反彈，惟反彈力道欲振乏力，其他中小型船表現相對穩步上揚，大型船與中小型船價格呈現背道而馳，與巴拿馬型和超輕便型船等行情拉距擴大，船東為挽救虧損狀態，部分船東開始

閒置船舶。本波海岬型船市場巨幅下挫並非中國減少鋼材產量所造成，應歸咎於新船過多，在未來兩年新船交付依然高峰期，海岬型船不易出現令人振奮行情。7 月月下旬中國鋼廠發動回補庫存，使交易逐漸熱絡，帶動行情觸底反彈，漲聲響起，漲勢持續擴大。4 條租金航線平均租金 7 月中旬創今年最低 12,073 美元後出現比價補漲效應，漲勢有轉強趨勢，8 月上旬漲勢更加兇猛，平均租金瞬間拉上逼近 3 萬美元，回漲至 29,022 美元。大西洋區租金航線 7 月下旬下挫至今年最低 12,864 美元，隨後中國鋼市觸底反彈，頓時帶動礦砂進口量湧現，可惜新船交付陸續激增，敵不過船噸供給壓力，漲勢力道薄弱，行情來回振盪緩步墊高，8 月上旬漲勢擴大，本航線租金急速拉高超過 2.7 萬美元，上漲至 27,545 美元。大西洋區回遠東租金航線 7 月中旬抵今年最低 23,214 美元，隨後受到礦砂進口湧現，行情強力上漲，8 月上旬連續攻佔 3 萬、4 萬整數關卡，突破 6 月中旬以來新高，近日有機會攻上 5 萬美元，本航線租金爆漲至 48,571 美元。太平洋區租金航線 7 月中旬下挫至今年新低 6,932 美元，雖交易有增多，行情出現止跌回升，惟無法消化過剩船噸，氣勢薄弱，7 月底反彈振盪上揚，8 月上旬漲勢凌厲，重回 3 萬美元，爆漲至 31,179 美元。遠東返回歐陸租金航線 7 月中旬創今年來最低 3,313 美元後跌深反彈，8 月上旬振盪走高，8 月上旬回漲至 8,792 美元。

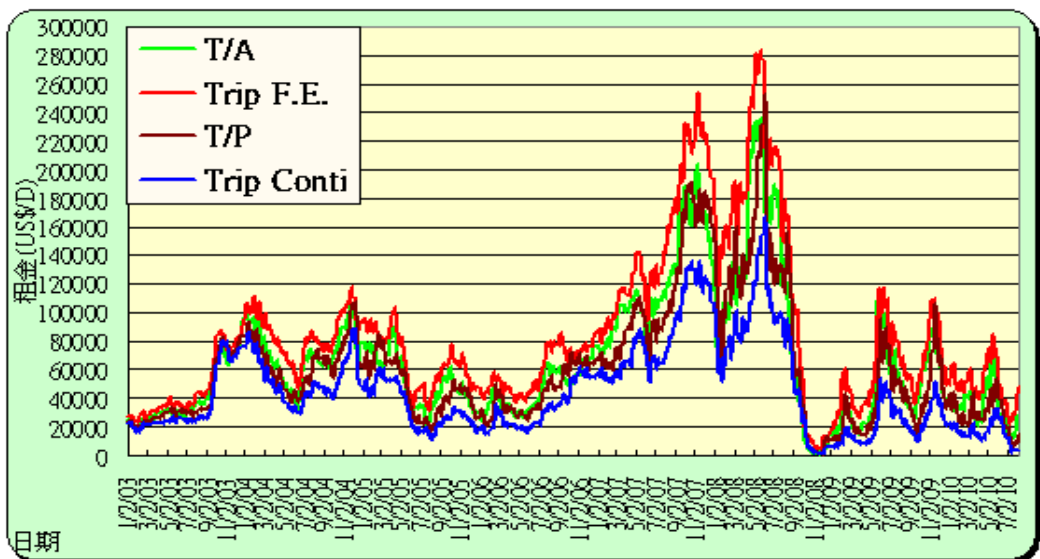


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

四、巴拿馬型船市場行情

圖 3 巴拿馬型船運價指數 4 條租金航線行情變動趨勢。隨著中國煤炭進口放緩、美南穀物出口近尾聲以及印度進入雨季等影響，穀物、煤炭及礦砂海運量也逐漸消退，賴以維繫的巴拿馬型和超輕便型船市場受到衝擊，導致巴拿馬型船 5 月下旬以來連翻下挫，至 7 月中旬才因巴西與印度大舉進口煤炭，以及中國進口穀物爆增，航市需求巴拿馬型船噸暢旺，有供不應求態勢，激勵行情連翻上揚，氣勢威猛，高漲行情遠超過大型船，令大型船東相當氣餒。今年因為中國大陸相繼出現嚴重乾旱與水災，造成穀物欠收，9 月開始美國穀物秋收之後將會大量銷往中國，目前巴拿馬型船一年期日租優於現貨市場價格，且後市看漲。巴拿馬型船市

場行情自 7 月上中旬落底後強力持續反彈，為市場帶來了信心。中國進口煤炭萎縮，所幸東澳至印度和巴西煤炭持續暢旺，使煤炭海運貨載明顯增加，以及北美至遠東穀物也持續湧現，增添巴拿馬型船行情上漲動能，印度進口大量煤炭，因卸煤港口消化不及，致滯留不少巴拿馬船隻，加深船噸供給不足，引發租船人拼命追高，使近期巴拿馬型船行情相對其他船型表現相當出色，成為帶動整個散裝乾貨市場觸底反彈的主要動力。至 8 月初因漲幅過大，租船人無意追價而紛紛退出觀望，致攻勢暫停，隨後海岬型船行情漲勢增強的激勵，再度翻紅，漲勢有增強態勢。隨著 9 月南美和美灣地區穀物收割季節的臨近，以及俄羅斯 8 月中以後至年底禁止小麥出口，此將迫使中國和日本轉進美國與澳洲進口，增加拉運距離，帶動船噸需求熱絡，屆時巴拿馬型船行情再引發一波上漲潮，航市遠期第四季租金行情高高掛，顯然市場人士看好未來行情。8 月上旬受到海岬型船市場漲勢凌厲的鼓舞，巴拿馬型船行情趁勢加足馬力上衝，行情回到 6 月底水準。4 條租金航線平均租金 7 月中旬創今年最低 15,648 美元後出現強力反彈，7 月下旬再登上 2 萬美元，8 月初衝抵波段高檔 21,515 美元，比海岬型船同期租金高出 6 千多美元，隨後追高退潮而漲勢稍歇，僅休息數日後漲聲響再起，8 月上旬平均租金上漲至 22,077 美元。大西洋區租金航線 7 月中旬抵達今年最低 13,724 美元，隨後強力連翻上漲，急速收復 2 萬美元關卡，8 月初抵波段高檔 22,837 美元，因漲幅太大，致缺乏追價意願而拉回，僅數日休息再度翻紅，8 月上旬挺進至 24,014 美元。大西洋回遠東租金航線 7 月中旬抵今年最低 23,105 美元，隨後航市需求船噸旺盛，激勵租金行情急速攻頂，7 月底攻上 3 萬美元關卡，8 月初抵波段高檔 31,377 美元，惟然車休息數日後漲聲再起，8 月上旬站上 3 萬美元並攀升至 32,190 美元。太平洋區航線 7 月中旬抵今年最低 14,557 美元，隨後煤炭貨源持續湧現，行情反轉強勁走高，至 8 月初來到波段高檔 19,302 美元，因漲幅太大而暫歇數日後，漲聲再起，8 月上旬持穩在 19,650 美元。遠東回歐陸航線 7 月中旬下挫抵今年最低 10,405 美元，隨後需求轉強，帶動價格持續上漲，8 月初抵波段高檔 12,543 美元，隨後船噸需求退潮，暫時休息數日後漲聲再起，8 月上旬回漲至 12,453 美元。

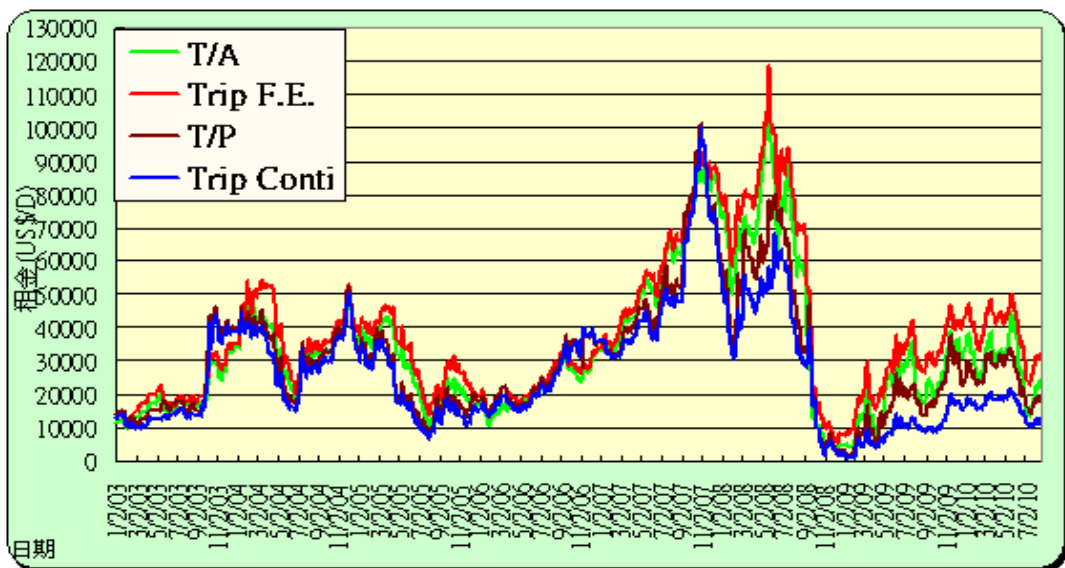


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便極限型船市場行情

圖 4 超輕便極限型船運價指數組成中 4 條租金航線行情變動趨勢。超輕便型船市場高度與巴拿馬型市場重疊，高度倚賴煤炭、穀物與化肥、鋁礬土等中型大宗貨載，易受巴拿馬型船市場牽引，兩型船市場走勢亦步亦趨。雖然中國打房及取消鋼材出口退稅，中國消費市場熱度降溫，進口需求原物料稍為下降，惟近期歐洲與美國生產消費有明顯反彈跡象，進口速度增強，另印度和巴西擴大自東澳與印尼進口煤炭，且大西洋區穀物海運貨載湧現，黑海廢鋼貨載交易熱絡，穩住超輕便型船市場行情，使在本波航市普遍下跌中跌幅最輕，7 月中旬隨著煤炭與穀物貨載的湧現，與巴拿馬型船同步受惠，行情止跌回升，可惜反彈動能有限，至 8 月初後續缺乏足夠貨源支撐，終告回軟下跌修正，8 月上旬受到大型船市場強力反彈持續上漲的照拂，中小型船市場紛紛觸底反彈，大西洋區率先止跌回升，太平洋區隨之翻紅。4 條平均租金航線 7 月中下旬下挫至今年最低 17,121 美元，隨後交易轉趨熱絡，行情反轉小幅上揚，7 月底來到波段高檔 18,310 美元，然後拉回修正，8 月上旬行情止跌反彈，平均租金回復至 18,119 美元。大西洋區航線 7 月下旬抵今年最低檔 18,181 美元，隨後小幅反轉，僅持續一星期終告結束，租金最高來到 18,802 美元後呈狹幅振盪，8 月上旬回漲至 18,667 美元。大西洋區回遠東租金航線 7 月下旬抵今年最低 22,155 美元，隨即反轉微幅上揚，惟行情陷入狹幅上下振盪，8 月上旬穩住在 24,345 美元。太平洋區往返航線租金 7 月中旬抵達今年最低 16,400 美元，隨後呈現弱勢反彈至 7 月底結束，波段高檔來到 17,986 美元後攻勢轉弱，行情陷入膠著呈振盪格局，8 月上旬逐漸回穩翻紅，本航線租金穩住在 17,246 美元。遠東回歐陸租金航線 7 月中旬抵今年最低 11,545 美元後反轉上揚，7 月底抵波段高檔 12,690 美元後回跌修正，8 月上旬止跌回升，本航線租金回漲至 12,218 美元。

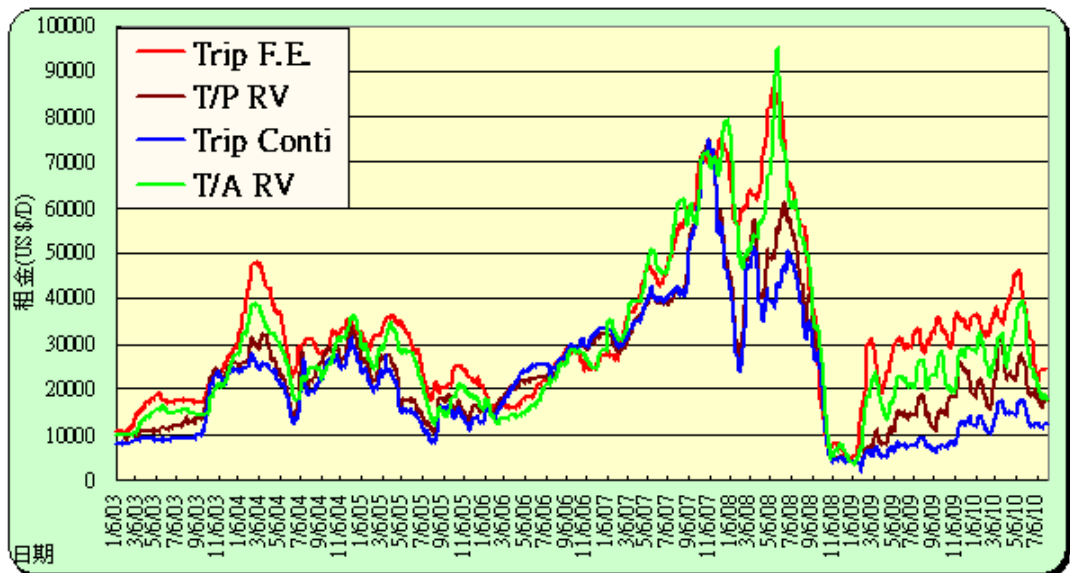


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

圖 5 輕便型船運價指數組成中選定最具代表性租金航線變動趨勢，即以往返大西洋與太平洋兩條租金航線為代表。中國打房和取消鋼材出口退稅，房市與車市交易陷入冷清，鋼材需求減弱，出口量受到拖累下降，導致小型貨載逐漸萎縮，近期歐美生產消費似乎出現回春，物資流通增加，以及鋼材價格觸底反彈，原物料及穀物價格持續彈高，反應全球需求各原物料觸底反彈，有助於激勵小型散裝乾貨船致輕便型船交易暢旺。輕便型價格 6、7 月持續走低，至 7 月中旬出現觸底反彈，惟僅維持半個月小幅上揚後又告回軟。8 月上旬受到大中型船市場強力反彈的激勵，小型船行情隨之觸底反彈，大西洋區航線率先反彈上漲，隨後太平洋區航線也翻紅上漲。2 條航線的平均租金在 7 月中旬抵今年最低 13,365 美元後反轉緩步上揚，至 7 月底抵波段高檔 14,861 美元後回頭下修，8 月上旬蹣跚穩住在 14,548 美元。大西洋區往返租金航線 7 月下旬創今年新低 12,600 美元，隨後價格觸底小幅反彈，7 月底上漲至 15,487 美元後反彈結束而下修，8 月上旬止跌回漲至 15,584 美元。太平洋區租金航線 7 月下旬抵今年最低 13,870 美元，隨後觸底微幅反彈，7 月底來到 14,234 美元後即告反彈結束，受到航市全面翻揚上漲的照拂，8 月上旬本航線租金出現翻紅上漲至 13,512 美元。

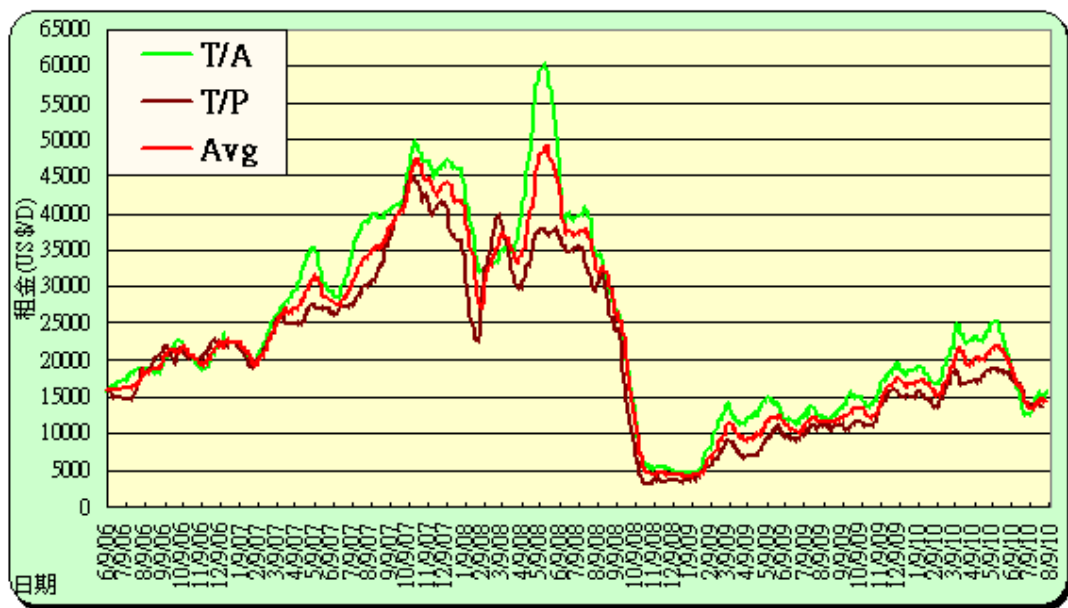


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一) 船噸需求面

1. 雖然先前歐洲爆發主權債務危機，似乎已獲得平息，近期歐美工業生產與消費傳捷報，生產與消費增強，物資流通增速，全球購買力提高，興起購各國買潮，尤其新興開發中大國中國及印度大量採購，引發全球原物料價格紛紛上漲，礦砂現貨價已回漲超越季約價，逼近每噸 160

美元，原油價格站上每桶 80 美元元關卡，穀物價格大幅飆漲，將刺激國際貿易動能與交易活絡，有助於增強海運需求量。

2. 近期包括中國在內等不少國家遭受嚴重洪水肆虐，重創基礎設施，災後重建需求大量鋼材物資，預期後續需求鋼材、水泥建材物資等會增加，巴西與印度持續增加煤炭的進口需求，以及近期中國鋼價出現跌深反彈，需求支撐鋼價持續上漲，可能會鼓舞鋼廠提振恢復產能，擴大進口礦砂與煤炭，有助於注入航市上漲動能，8 月中旬海岬型船市場再展現睽違已久爆衝漲勢，隨後鼓舞其他中小型船市場跟著走揚。後市是否持續強勁爆漲，端視中國當局誓言宏觀調控政策基本方向不會改變，繼續實施房地產市場調控及淘汰落後產能，則鋼鐵產業依然受到制約，對未來礦砂進口海運量是否受到明顯抑制，有待觀察。
3. 中國當局在 8 月上旬公布超過 2 千家老舊且無效率的工廠名單，要求須在 9 月底前關廠，在先前取消大部分鋼材出口退稅已透露此訊息，此行動將使中國失業率提高與經濟成長趨緩。中國當局將引導產業發展逐漸移至更高效率、高價值及增加國內消費依賴的產業。迫使老舊、最落伍且無效率鋼鐵與水泥廠關閉為長期計劃中第一步，削減鋼鐵產能過剩，尤其關閉小鋼廠，能穩定鋼鐵市場，惟特別在資本市場將會持續出現減速投資，中長期將會顯著衝擊到原料進口。

(二) 船噸供給面

1. 今年上半年散裝乾貨船新造船交付量來到歷史高位，至 6 月底統計，全球現有散裝乾貨船共計 7,666 艘、4.91 億 Dwt，比年初統計的運力增加 353 艘、31.92 百萬 Dwt，增長 6.5%，尤其今年全球海岬型船隊運力將破紀錄增加 22%，對未來海岬型船市場上漲築成一道銅牆鐵壁，不易突破。前 4、5 月全球興起一波搶礦煤熱潮，引發礦煤出口港嚴重擁擠，6 月後運輸需求逐漸轉弱，塞港情況獲得大幅緩解，加上新增運力持續投入的影響下，航市運力供需差距拉大，運價直線下挫，市場信心受到打擊。後續新船加速交付營運態勢明顯，除非再興起一波搶料風潮，以及逾齡船解體潮，否則不易去化過剩船噸。
2. 整體市場前景仍無法擺脫新船過多的陰影，目前航市呈現弱勢格局，儘管最近出現小幅的上漲，但市場普遍認為是一種超跌後的反彈，市場應不易馬上出現強力持續反彈氣勢。近期廢鋼船價格出現上揚，在目前市場租金徘徊營運收支平衡邊緣時，正是船東出售舊船的好時機。尤其海岬型船新船交付過多造成租金一蹶不振的重要原因，假如第四季中國對礦砂和煤炭的需求不見顯著增加，在未來數月更多新船交付情況下，對期盼第四季租金能大幅彈升的願望可能會失望，甚至有看法悲觀希臘船東預期散裝乾貨船租金在未來兩年都不會回升至高位。

2010 年七月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

據外電報導，Navios Maritime 公司以總額高達美金五億八千七百萬元收購七艘超大型油輪(VLCC)，經計算後，該七艘船之平均船齡為 8.6 年。在此交易完成後，Navios Maritime 公司總噸位將增加近三倍，運費收入也將大幅提高。

在 BP 油污事件善後作業方面，台灣海陸運輸公司 (TMT) 超大型汲油船「鯨魚號」(A Whale) 抵達美國後，至今未能獲得美國政府及 BP 的認可。但公司方面證實，七月中旬已獲得美國海岸防衛隊同意，接受進一步測試以證明該船原油收集能力。七月下旬波斯灣外 VLCC 空船噸位接近十年新高，因此船東面臨龐大的競爭壓力。但西非至遠東、美灣地區路線運費仍然維持平穩。據油輪經紀商報導，波灣至台灣貨載在月底跌破 WS 50 點，換算每日租金只得美金八千餘元。成品油油輪運費在遠東地區仍維持上漲走勢。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 796 點，下跌 48 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 796 點，下跌 2 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

密西根大學公布美國 7 月消費者信心指數(University of Michigan Consumer Sentiment Index)自 76.0 下跌至 67.8，顯示美國經濟仍然疲軟。雖然美國第二季國內生產毛額(GDP)上升 2.4%，該國原油庫存仍高於平均水平。在市場在未能找尋明確的經濟復甦訊號，加上無重大利多因素，國際油價暫時應在每桶 72-82 美元區間震盪。

原油期貨價格在七月同步上漲。西德州中級原油從月初每桶 72.95 美元，上漲至 78.95 美元。布蘭特原油月初每桶 72.34 美元，月底以每桶 78.18 美元作收。杜拜原油從月初每桶 70.45 美元，上漲至 75.85 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.121 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.098 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

- 超大型油輪- 'Hyundai Banner' (1996 年造，28 萬 1 千噸) 單殼油輪以約二千六百五十萬美金售出。
- 阿芙拉極限型- 'Emerald Queen' (1997 年造，11 萬噸) 雙殼油輪以約二千萬美金售出。
- MR 級油輪- 'Sun Rose' (1993 年造，9 萬 5 千噸) 雙殼油輪以約一千一百萬美金售出。
- 化學品油輪- 'Hull 514' (2010 新船，4 萬噸) 雙殼油輪以約三千三百五十萬美金售出。

4. 拆船市場交易行情*

- 'Victory III' (1990 年造，6 萬 8 千噸) 油輪以美金 440.0/輕載噸 售出

- ‘Jose Stream’(1986 年造，2 萬 4 千噸)化學品油輪以美金 490.0/輕載噸 售出

5. 原油油輪運費行情

在 VLCC 船型方面，波灣至日本航線 (TD3)，七月底雙殼船運費以 WS 50 點成交，換算每日租金得約美金 16,000 元。波灣-遠東單殼船運費約以 WS 41 成交，換算每日租金得約美金 8,000 元。西非至美灣路線，八月上旬裝期貨載以 WS60 點成交。預期波灣地區在可載貨船舶數量大增影響下，短期內運費將在低點盤旋。

大西洋區 Suezmax 船型方面，可承載八月中旬裝期的貨載減少，西非至美東航線運費以 WS82.5 成交，較月中相比下跌 WS10 點，換算每日租金約一萬八千美元。預估此路線運費短期內仍難反彈。

6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油油輪方面，自波灣出口石油腦(Naphtha)交易活絡，七月 LR1、LR2 級成品油油輪波灣至遠東路線運費雙雙上揚，預期 LR1、LR2 船型運費仍有上漲空間。地中海地區 MR 級油輪市場貨量不足，地中海-美東路線 MR 船型運費自月中 WS255 點跌至 WS220 點；加勒比海-美東航線運費持平，月底以 WS 165 點成交。反觀新加坡-日本路線運費上漲，短期內日租金可望突破三千美元。

*油輪買賣、新船、拆船交易行情自市場成交清單中選出部分數據僅供讀者參考

2010 七月份 油輪各航線運費

DIRTY	TYPE	30-JUL	TCE	2-JUL	TCE
AG / USG	VLCC	40.0	12,000	47.5	22,000
AG / JAPAN	VLCC	50.0	16,000	65.0	33,000
WAF / EAST	VLCC	60.0	30,000	70.0	42,000
WAF / USG	VLCC	60.0	31,000	70.0	42,000
WAF / USAC	SUEZMAX	82.5	18,000	77.5	15,000
MED / MED	SUEZMAX	85.0	21,000	77.5	17,000
UKC / USAC	AFRAMAX	120.0	18,000	132.5	23,000

CLEAN	TYPE	30-JUL	TCE	2-JUL	TCE
AG / JAPAN	75,000	140.0	21,000	115.0	13,000
AG / JAPAN	55,000	160.0	18,000	120.0	9,000
CARIBS / USAC	38,000	165.0	12,000	160.0	11,000
SINGAPORE / JAPAN	30,000	140.0	2,700	125.0	1,000
MED / USAC	30,000	220.0	16,000	140.0	5,000

油輪二手船市場價格

	DWT	Resale	5- year
VLCC	300-310k	\$118.0m	\$93.0m
Suezmax	150-160k	\$76.0m	\$65.0m
Aframax	95-105k	\$60.0m	\$45.0m
LR1	65-73k	\$48.0m	\$39.0m
MR	47-51k	\$38.0m	\$28.0m

油輪期租市場價格

	DWT	1 year T/C	3 year T/C
VLCC	300-310k	42,000	41,500
Suezmax	150-160k	32,000	30,000
Aframax	95-105k	19,000	21,000
LR1	65-73k	17,500	17,000
MR	47-51k	13,500	12,000

參考資料：鉅亨網, 克拉克森市場報告